NUMER ZAWIERA: „IV Raid Pań A. P.", „Wybitne wynalazki", Kronika samochodowa, — Kronika lotnicza, „Motocyklowe nowinki konstrukcyjne", „Co widzimy na PEWOCE", „Najnowszy polski pościgowiec Puławski", „Czerwona Jaszczurka" (nowela), „Zwycięsca Kide'a" (nowela) — Ostatnia aktualja i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA AUTOLOT

30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Poznańska 22, tel. 85-68. P. K. O. 16,940. — Upoważniony oddział „AUTOLOTU" na Górny-Śląsk: Katowice, Drzymały 1, tel. 31-21.

Rok II | 24 września 1929 r. | Nr. 39 (67)

IV RAID PAŃ A. P. 14—16 IX 29 r.

Na trzyetapowej trasie, wiodącej z Warszawy przez Zakopane i Wisłę z powrotem do Warszawy, rozegrany został między 14 i 16 września czwarty z kolei Raid samochodowy Pań, zorganizowany, jak zwykle pierwszorzędnie, przez Automobilklub Polski. Niestety starania Automobilklubu Polski nie znalazły należytego oddźwięku wśród naszych pań-automobilistek, których do startu zgłosiło się zaledwie dziewięć, a więc znikomo mało w porównaniu do dającego się ostatnio zauważyć ogromnego wzrostu ilości pań prowadzących samochody.

Pomimo tak niewielkiej liczby współzawodniczek zawody udały się doskonale, co zawdzięczać należy w wielkiej mierze bardzo sprzyjającej pogodzie. Jest to również zasługą kierownictwa zawodów w osobach komandora p. Józefa Grabowskiego i vice-komandorów pp.: Pawła Bitschana i Jana Maryańskiego.

Regulamin Raidu został w tym roku ułatwiony w tym sensie, aby konkurs stał się raczej próbą kierowczyń aniżeli samochodów. Ażeby być dopuszczoną do klasyfikacji, każda zawodniczka musiała przebyć całą drogę z zachowaniem przepisanej szybkości przeciętnej oraz odbyć dwie próby szybkości, jedną na płaszczyźnie i drugą na wzniesieniu. Klasyfikacja pań po ukończeniu Raidu uskutecznioną została na podstawie punktów dodatnich i karnych, które przyznawane były bądźto na próbach szybkości, bądźto codzień rano podczas rozruszania zimnego silnika, bądźteż wreszcie za reperacje samochodu i za opóźnienie w jeździe. Algebraiczna suma punktów dodatnich i ujemnych służyła za podstawę do klasyfikacji.

Z dziewięciu współzawodniczek, które wyruszyły z Warszawy z przed lokalu Automobilklubu Polski w Alei Szucha, na to samo miejsce powróciło osiem, w czem jedna poza konkursem. Jedyną kierowczynią, która wycofała się z Raidu była zeszłoroczna zwyciężczyni pani Halina Regulska. Na górskiej próbie szybkości pod Nowym Sączem, *porwana temperamentem sportowym, zażądała pani Regulska od swego małego Fiata wysiłku przekraczającego jego możliwości, i piękny jej wózek, mający ogromne szanse na zwycięstwo, stanął z uszkodzonym silnikiem*, zmuszając kierowczynię do zrezygnowania z dalszej jazdy.

Poza konkursem ukończyła Raid pani Marja de Lavaux, której mała Zetka, zbyt pośpiesznie przygotowana do zawodów przez fabrykę, odmówiła posłuszeństwa już zaraz za Warszawą. Niezrażona tem wyjątkowem niepowodzeniem *ambitna kierowczyni* przesiadła się na inny samochód tej samej marki, na którym poza konkursem przebyła całą drogę.

Zarówno w górskiej próbie szybkości, urządzonej na Górze Wysokiej pod Nowym Sączem, jak i w próbie płaskiej zorganizowanej pod Raszynem (w obu wypadkach dystans wynosił 2 kilometry ze startem z miejsca) triumfowała wspaniała kierowczyni pani Marja Koźmianowa *na pięknym wozie Austro Daimler ADR*. Na próbie około 90 kilometrów, co stanowi wyczyn, który mówi sam za siebie, podkreślając niezwykłe zdolności pani Koźmianowej jako kierowczyni i wysokie walory zwycięskiego wozu. Przytem *ADR pracował przez cały czas Raidu jak zegarek*, bez najmniejszych nawet defektów lub kaprysów, nic więc dziwnego, że w rezultacie pani Koźmianowej przypadło pierwsze miejsce w klasyfikacji i większość nagród raidowych. W ten sposób niezwyciężona marka Austro Daimler, swój świetny sukces w tegorocznym Raidzie Międzynarodowym, uzupełniła zwycięstwem w Raidzie damskim.



TREŚĆ FOTOMONTAŻU: Od lewej—zawodniczki IV Raidu Pań na jednym z etapów.—Dwoje zapalonych „Zetkowiczów":—p. Marja hr. de Lavaux i p. Edmund Kuczewski.—Vice-Komandor raidu, p. Jan Maryański sztopuje odjazd p. Koźmianowej zwycięszczyni raidu.

Drugie miejsce w ostatecznej klasyfikacji konkursu, uzyskała pani Zofja Marjańska, której potężny sportowy Delage był niemniej szybki na próbach szybkości, a i na drodze sprawiał się doskonale. Pięć punktów różnicy, które dzielą panią Marjańską od pani Koźmianowej wynikły nie z czego innego, jak tylko z tego, że kierowczyni Delage'a nie miała możności odbyć na swym wozie należytego dłuższego treningu.

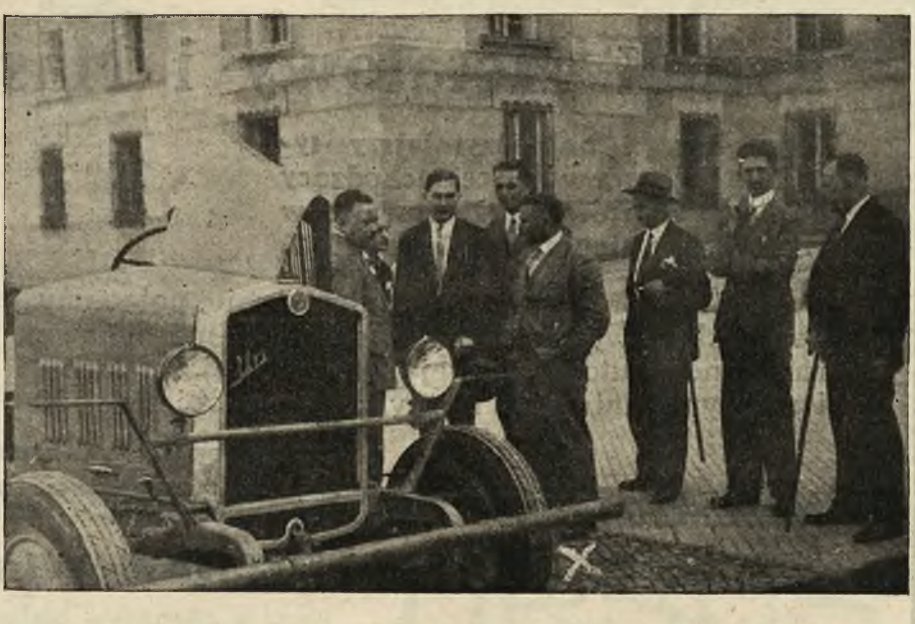
Po tych dwóch najgroźniejszych rywalkach idą w klasyfikacji Raidu panie: Podhorodeńska i Gawłowa, które na samochodach Citroën typu C4 osiągnęły niemal identyczne rezultaty Swiadczy to wymownie o wytrawności obu kierowczyń, jak i o wysokiej wartości samochodów Citroën; nie pierwszy już raz zresztą wykazywanej w najpoważniejszych próbach drogowych.

Piąte miejsce zajęła panna Zahradnik, kierowczyni znana z tegorocznego Raidu Międzynarodowego. Jechała ona tym razem na sześciocylindrowym samochodzie Skoda, niestety walcząc z wyjątkowym pechem który nie pozwolił jej lepiej zaklasyfikować się pomimo rzetelnej pracy i wysiłków.

To samo powiedzieć można i o pani Gebethnerowej, która znakomicie jechała na swym kabrjolecie Steyr, jednakże na górskiej próbie szybkości zarobiła punkty karne, gdyż silnik nie chciał ciągnąć skutkiem zatkania rurki doprowadzającej benzynę. Pani Gebethnerowa zajęła szóste miejsce. Ostatnią wreszcie w klasyfikacji była panna Paprocka, która ze swą Zetką miała różne przejścia, nie tracąc jednak ani na chwilę zapału i animuszu sportowego. Młodziutka ta kierowczyni, która niedawno dopiero nauczyła się jeździć, wykazuje nieprzeciętne kwalifikacje i napewno jeszcze nieraz o niej usłyszymy.

Zobaczymy zresztą na przyszłym Raidzie, oby tylko odbył się w liczniejszej konkurencji.

Marjan Krynicki.



P. Wojewoda Grażyński, dzielny gospodarz Ziemi Śląskiej, okazuje wielkie zainteresowanie i poparcie w rozpowszechnianiu samochodów „Ursus". Podajemy moment oglądania przez p. Wojewodę (X), wraz z całą wojewódzką komisją techniczną, podwozia „Ursus", typ AW., w dniu 2-go b. m. przed gmachem Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach.

OD ADMINISTRACJI:

W celu uniknięcia przerw w wysyłce „Autolotu" prosimy naszych Sz. Prenumeratorów o wcześniejsze wpłacanie za kwartał IV-ty.

O zwolnienie samochodów od podatku luksusowego.

Dążenie łódzkiej Izby Handlowej.

Jak się dowiadujemy Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi, zwróciła się do Urzędu Wojewódzkiego z prośbą o wydanie związkom komunalnym na terenie województwa łódzkiego, zalecenia w sprawie zwolnienia samochodów osobowych, znajdujących się w posiadaniu firm przemysłowych oraz handlowych, a służących celom zarobkowym, od komunalnego podatku dla przedmiotów zbytku.

Prośbę swą Izba motywuje tem, że większość samochodów osobowych, posiadanych przez sfery gospodarcze, służy głównie sferom handlowym i wobec tego *nie można* odnośnych samochodów podciągać pod kategorję zbytkowych środków komunikacji.

Nareszcie spotykamy jakieś realne posunięcia w kwestjach tak ważnych. Życzymy łódzkiej Izbie Handlowej powodzenia i zarazem gratulujemy.

(R.)

Afiljacja Pomorskiego Automobilklubu.

Jak się dowiadujemy w dniu 11 b. m. zawarta została umowa afiljacyjna między Automobilklubem Polski w Warszawie i Pomorskim Automobilklubem w Bydgoszczy.

Z chwilą zawarcia tej umowy Pomorski Automobilklub wchodzi do rzędu klubów reprezentowanych przez Automobilklub Polski, jako klub narodowy w Międzynarodowym Związku Klubów Automobilowych, uznanych w Paryżu, mając równocześnie zapewnione zastępstwo swych interesów, zarówno w stosunku do klubów zagranicznych jak i do polskich władz centralnych.

Sukces ten osiągnięty po niespełna roku istnienia Pomorskiego Automobilklubu jest żywym dowodem pracy klubu, starającego się swym członkom nietylko ułatwić i uprzystępnić życie towarzyskie i przyczynić się do rozwoju sportu samochodowego przez urządzanie wspólnych imprez sportowych, ale i ułatwiać poszczególnym członkom ich najszersze korzystanie z posiadanych przez nich maszyn, przez wydawanie im za minimalną opłatą tryptyków, międzynarodowych świadectw drogowych i innych oficjalnych dokumentów.

Afiljacja Pomorskiego Automobilklubu z Automobilklubem Polski w Warszawie, jest potężnym krokiem naprzód w dalszym rozwoju klubu i zyskiwaniu nowych członków, to też szczerze gratulujemy—życzymy Pomorskiemu Automobilklubowi jaknajlepszego rozwoju na przyszłość, odsyłając wszystkich zainteresowanych a dotychczas niezrzeszonych w Pomorskim Automobilklubie — do Sekretarjatu tegoż w Bydgoszczy, przy ul. Matejki 10. Telefon Nr. 10-12.

Wzmożona produkcja samochodów w Czechosłowacji.

Podług ostatnich danych statystycznych, liczba samochodów w Czechosłowacji wynosiła w r. 1928—25.211, z czego 42% produkcji krajowej, 18,3% importowanych z Ameryki, 13,6% importowanych z Anglji oraz reszta importowanych z innych krajów. Ostatnio jednak import samochodów w Czechosłowacji znacznie się obniżył dzięki wzmożonej produkcji trzech największych czechosłowackich wytwórni. Wytwórnia Skoda, której produkcja w roku ubiegłym wynosiła 5.000 samochodów, *postanowiła w okresie najbliższych dwuch lat wypuścić na rynek 20.000 samochodów;* Praga, która w bieżącym roku sprzedała 3.000 maszyn, *pracuje obecnie na trzy zmiany* i produkcja jej będzie wkrótce wynosić 10.000 samochodów rocznie; wreszcie wytwórnia Tatra osiągnęła produkcję 3.000 samochodów rocznie.

SZYBCIEJ... JESZCZE SZYBCIEJ... Dwa czynniki ograniczają maksymalną szybkość, jaką można uzyskać na lądzie. Jeden czynnik to opony, drugi zaś — to droga. Gdy Henryk Sergave ustalił światowy rekord szybkości, to samochód jego zaopatrzony był w opony, których powierzchnia gumowa była tak cieńka, jak przysłowiowa błona. Siła bowiem odśrodkowa ma ogromny wpływ na obracające się z szaloną szybkością opony; ponadto jest ona pod wpływem takiego ciśnienia, że przy maksymalnej ilości obrotów protektor gumowy odpadłby.

Co się tyczy drugiego ograniczającego szybkość czynnika, to *panuje ogólne przekonanie*, że niema na kuli ziemskiej drogi, na której możnaby uzyskać 150 klm. na godzinę na większej przestrzeni. Tutaj właśnie leży geneza projektu założenia specjalnej jezdni dla rekordowych szybkości, zastosowanych w praktyce, podanego przez Kpt. Malcolm'a Campbell'a.

KPT. CAMPBELL JEST ZAJĘTY. Kpt. Campbell jest teraz najbardziej zajętym człowiekiem w Londynie. Po zaprojektowaniu bowiem budowy toru wyścigowego, gdzie będą rozgrywane światowe rekordy szybkości, stale przebywa on na konferencjach z najwybitniejszemi osobistościami świata finansowego. Specjalna komisja została wybrana celem dokładnego rozpatrzenia możliwości **budowy powyższego toru w ciągu 21 dni**, czas ten zaś kpt. Campbell zużytkowuje na dokładne opracowanie wszelkich szczegółów, związanych z przeprowadzeniem tego nawskroś nowoczesnego toru wzdłuż wybrzeża między Skegness i Bostonem.

A nie jest to tak prosta sprawa, jak się narazie wydawało. Koszt bowiem budowy tego toru **wynosić będzie około 80.000.000 zł.** Bagatela... Tor będzie posiadał 25 klm. długości i około 25 m. szerokości tak że będą się mogły na nim odbywać zwykłe samochodowe zawody.

Kpt. Campbell posiada niezłomną pewność, że projekt jego będzie urzeczywistniony. Gdyby tak było, to Anglja stałaby się światowym ośrodkiem dla rekordów szybkości lądowej.

REKORD GRZECZNOŚCI POLICYJNEJ. Szwajcarja nie odznacza się zbyt uprzejmem traktowaniem automobilistów, lecz są kantony i... kantony. Pewien automobilista, który właśnie powrócił z wycieczki po Szwajcarji opowiada następujące zdarzenie: Przejeżdżając przez miasteczko Appenze wstąpił do jadłodajni i pozostawił samochód w nieodpowiednim miejscu. Gdy powrócił znalazł na siedzeniu obok kierownicy następującą kartkę z napisem.

„W interesie naszych przepisów ruchu Kołowego, proszę uprzejmie w przyszłości nie pozostawiać swego wozu w tem miejscu. Postoje dla samochodów, oznaczone specjalnemi tabliczkami, znajdują się przed Bankiem Centralnym oraz przy ulicy Bahnhofstrasse.

Podpis.............................Funkcion. Pol.

MERCEDES z r. 1914 zwycięscą. Nie małą sensację miał Tydzień Automobilowy w St. Moritz, który się odbył w końcu ubiegłego miesiąca. Sensacją tą było zwycięstwo samochodu z r. 1914 Mercedes Grand Prix, którego czas wynosił 18,6 sek/km., podczas gdy Carraciola uzyskał na nowoczesnym Mercedes G. P. czas 20,4 sek./km. 1914 G. P. Mercedes posiadał cztero-cylindrowy silnik o pojemności jedynie 4.239 c. c. i był kierowany przez Rosenbergera, który zdobył Grand Prix St. Moritz.

MOTOCYKLEM PRZEZ KANAŁ LA MANCHE. Dnia 10 sierpnia pierwszy „przepłynął" na motocyklu Kanał La Manche p. H. Perrey. Zmontował on swój motocykl „Ariel 500 c. c. na specjalnie skonstruowanych pływakach, przyczem tylne koło było sprzężone za pomocą łańcucha z małym zmiennikiem, a następnie z wałkiem, na którym znajdowała się śmiga. **Droga od Dover do Calais trwała 6 godz. 50 min.**

KOŁA DRUTOWE STAJĄ SIĘ POPULARNE. Jedną z najbardziej charakterystycznych cech samochodów na rok 1930 są koła o sprychach drutowych, których zastosowanie staje się prawie powszechne.

Definitywny koniec lotu Polonji. Pilot Włodzimierz Klisz, powracając do przerwanej pracy w Polskiej Linji Lotniczej „Lot", przedłożył władzom swym sprawozdanie z przygotowań do lotu przez Atlantyk, w którem udowadnia, że wyniki jakie wykazał płatowiec Caproniego podczas prób, *nie dają gwarancji*, iż płatowiec warunkom lotu podoła. W ostatnich czasach wyłonił się cały szereg nowych problemów i zagadnień, a czas niezbędny na rozwiązanie ich wykluczał możliwość startu w r. b. Wobec powyższego komitet organizacyjny lotu, zażądał od zakładów Caproniego *zwrotu kwot wpłaconych* tytułem zawartego kontraktu.

ZAWODY GRAND PRIX TURYZMU w TUNISIE. Dnia 16 i 17 września odbędą się w Tunisie zawody samochodów turystycznych p. n. Grand Prix Turyzmu i Szybkości. **Trasa biegu będzie posiadać kształt trójkąta,** długość zaś jej wynosić będzie w 40 okrążeniach 320 km. Pierwsza nagroda wynosi 12.000 fr. Bliższych informacji udziela Automobil Klub Tunisu, 9. Avenue de Barthage, Tunis.

ZAWODY GÓRSKIE W SEMMERING. W słynnem Semmering pod Wiedniem odbędą się dn. 15 września zawody górskie. Trasa wynosi 10 km. Finisch znajduje się o **1400 stóp ponad startem.** Na trasie jest kilka serpentyn i krzywizn. Do zawodów dopuszczone są samochody wyścigowe, sportowe. turystyczne oraz motocykle. Obecny rekord zdobył Carraciola na Mercedes-Benz. Bliższych informacji udziela Automobil-Klub Austrji Pärtnerring 10, Wiedeń I.

MEDAL DLA ZASŁUŻONYCH AUTOMOBILISTÓW. Międzynarodowy Związek Automobilklubów **postanowił każdego roku odznaczać orderem** osoby, które położyły największe zasługi w dziedzinie automobilizmu. Pierwszy order zostanie wręczony Henrykowi Segrave za jego rekord szybkości.

STALOWE OPONY ZAMIAST GUMOWYCH. Bezpieczeństwo gumowych opon wyścigowych, staje się tak znikome, że coraz częściej daje się słyszeć zdanie, aby podczas najbliższych zawodów, **ustalających rekord szybkości,** wprowadzić stalowe opony. Gdzie jest genjusz, któryby wynalazł elastyczne opony stalowe? Musimy z naszej strony zaznaczyć, że naszem zdaniem opony takie będą się bardzo rozgrzewać.

PORTUGALJA ŚCIĄGA TURYSTÓW. Rząd portugalski poświęcił wiele wysiłków w celu ściągnięcia jaknajwiększej ilości turystów, zdając sobie sprawę, jakie materjalne i kulturalne korzyści dają wycieczki cudzoziemskich automobilistów. Wobec tego zaś, że najwięcej uprzyjemniają wycieczkę dobre drogi samochodowe, **budują się obecnie w Portugalji wspaniałe szosy samochodowe i poprawia się stare drogi,** przy których wznosi się malownicze casinos W większych miastach buduje się wspaniałe hotele, mogące śmiało rywalizować z najbardziej luksusowemi hotelami w innych ośrodkach Europy.

KONSTRUKCJA DWUCH SŁYNNYCH WOZÓW WYŚCIGOWYCH. Pierszy samochód, który zrobił 340 km./godz. i na którym zdobył rekord szybości major Segrave, 100-konny Sunbeam został skonstruowany przez kpt. J. S. Irving'a. On również skonstruktował słynny samochód wyścigowy „Złota Strzała". Kpt. Irving **przepowiedział z zadziwiającą dokładnością** maksymalną szybkość obu tych wozów. Ci, którzy znają kpt. Irvinga przepowiadają mu świetną przyszłość i twierdzą, że te dwie maszyny nie są jego ostatniem dziełem. Kpt. Irving odrzucił ostatnie bardzo nęcące propozycje wyjazdu do Ameryki.

Nowe rekordy.

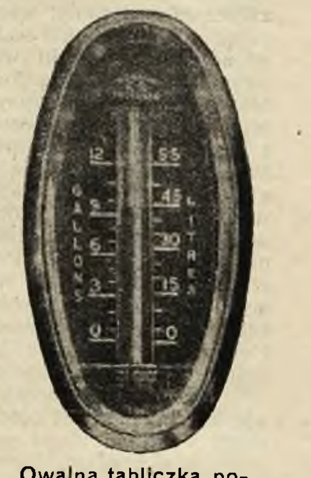
Na torze autodromu Montlhery pod Paryżem kierowcy de Bremond, Fallavier, Nicole i Pagniez zmieniając się za sterem pięciolitrowego samochodu Mathis pobili szereg międzynarodowych rekordów szybkości. Przebyli oni:

4000 klm. w 30 g. 35 m. 04,59 s. 5000 klm. w 38 g. 19 m. 07,18 s. i 3000 klm. ang. w 36 g. 58 m. 51,63 s., rozwijając szybkość przeciętną 151 klm./g.

DOKŁADNY MIERNIK BENZYNY

O wartości przyrządu, służącego do odmierzania benzyny, stanowi jego bezwględna dokładność. Niedokładna miara, wskazująca kilka litrów, podczas gdy w zbiorniku znajduje się znacznie mniej, może spowodować skutkiem wyczerpania się benzyny bardzo przykre położenie dla kierowcy, znajdującego się daleko od jakiegokolwiek miejsca, gdzie mógłby uzupełnić zapas materjału pędnego.

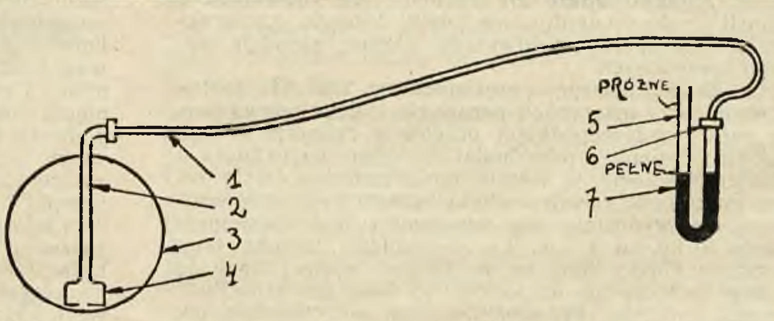
Zadaniu temu w zupełności odpowiada miernik do benzyny systemu Hobson K. S. Okazał się on *w praktyce najzupełniej zadawalniającym* w dokładnem odmierzaniu benzyny, dostarczanej do zbiorników różnych samochodów. Drugą jego zaletą jest nadzwyczajna trwałość. Konstrukcja tego miernika, oparta jest na prostej zasadzie naczyń połączonych, polegającej na tem, że poziom płynu znajdującego się w dwuch połączonych naczyniach jest dzięki ciśnieniu powietrza zawsze jednakowy. W przyrządzie naszym zastosowano rurkę, zgiętą w kształcie litery U, mającą połączenie ze zbiornikiem samochodu. Załączony diagram w zupełności wyjaśnia jego myśl przewodnią. Ze względu jednak na wiele czynników, przyrząd nie jest tak prosty, jakim się wydaje na powyższym diagramie. Przeciwnie jest on bardzo skomplikowany.



Owalna tabliczka podziałkowa miernika benzyny *Hobson K. S.*

Na instrumencie znajduje się okrągła lub owalna deseczka z podziałką, służącą od odczytywania ilości benzyny. Z tyłu deseczki jest umieszczona rurka zgięta w kształcie litery U. Rurka ta składa się zasadniczo z dwuch pionowych rurek, z których przednia jest szklana, tylna zaś mosiężna. Obie te rurki połączone są rurką miedzianą o bardzo małej średnicy otworu. *Celem tej rurki jest wstrzymanie falowania odmierzanego płynu.* Odstępy na tabliczce podziałkowej są bardzo dokładne, przyczem podziałki są galonowe lub litrowe.

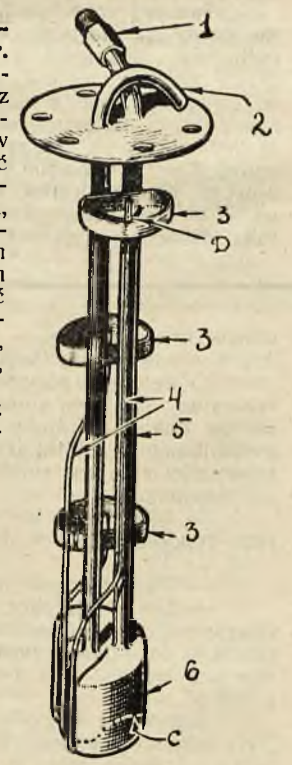
Cały przyrząd składa się z dwuch rur. Jedna rura połączona jest z deseczką podziałkową, przy pomocy rurki powietrznej, druga zaś wprost zakończona jest tubą odpływową, ochraniającą miernik od wysokiego ciśnienia.



Szkic wskazujący prostą zasadę miernika, opartą na naczyniach połączonych (rurek zgiętych w kształcie litery *U*). 1 — *Rurka powietrzna.* 2 — *Rura powietrzna.* 3 — *Zbiornik benzyny.* 4 — *Komora powietrzna.* 5 — *Rurka w kształcie litery U.* 6 — *Połączenie.* 7 — *Specjalny płyn czerwony.*

Sposób działania przyrządu jest bardzo ciekawy. Rura powietrzna, komora powietrzna, łącząca przyrząd z tablicą podziałkową, są napełnione powietrzem. Benzyna w zbiorniku usiłuje się podnieść do jednego poziomu z benzyną, znajdującą się w mierniku, przeszkadza temu jednak powietrze, zawarte między dnem zbiornika i płynem, znajdującym się w górze rurki U. Dążność benzyny do przedostania się do komory powietrznej, wywiera ciśnienie na powietrze, które przez tubę powietrzną i rurkę powietrzną ma łączyć z deską podziałkową, gdzie ciśnienie to ponosi czerwony płyn w szklanej rurce.

W celu zapewnienia dokładnego funkcjonowania miernika jest rzeczą bardzo ważną, aby tuba powietrzna i komora powietrzna, były zawsze napełnione powietrzem. Dokonuje się tego w następujący sposób: Benzyna usiłuje przeniknąć przez otwór C, wywierając w ten sposób ciśnienie na zamknięte powietrze. Tuba wylotowa, która jest otwarta u góry, gra poprostu rolę bezpiecznika, podczas gdy pozostałe części obejmujące talerzyki i rurki odpływowe, dostarczają jedynie powietrze do komory i wyrównują jego stratę, powstałą skutkiem pochłonięcia go przez benzynę lub skurczenia z powodu nagłego spadku temperatury.



Miernik benzyny Hobson K. S. 1 - *Rurka powietrzna prowadząca do podziałki miernika.* 2 - *Cuba odpływowa.* 3 - *Miseczka, talerzyk.* 4 - *Rury odprowadzające powietrze.* 5 - *Rurka powietrzna.* 6 - *Komora powietrzna.*

Na rurkach umieszczone są trzy talerzyki w pewnych odstępach. Benzyna znajdująca się w zbiorniku ulega zawsze bez względu na ilość pewnemu wzburzeniu, powodującemu wylewanie się jej z rurek. Otóż talerzyki te są założone w tym celu, aby rozpryskująca się benzyna upadła na jeden z nich. Benzyna ta przepływa przez otwór spustowy D i w dół przez rurkę doprowadzającą powietrze, pociągając za sobą kilka baniek powietrznych. Na końcu rurki powietrze uchodzi i wznosi się pod komorę powietrzną, przechodząc przez otwór C i usuwając mogącą się tam znajdować benzynę. Gdy komora powietrzna jest pełna, bańki powietrzne automatycznie ulatniają się. Zbiornik jest połączony z deską podziałkową, przy pomocy rurki powietrznej i wszelkie ciśnienie w tej rurce tłoczy w dół płyn, znajdujący się w tylnym kolanku rurki-U wypycha go w górę w szklanej rurce podziałki.

Różnica poziomów płynu w dwuch rurkach oznacza dokładną miarę ciśnienia, idącego poprzez rurkę powietrzną i, co za tem idzie, głębokości benzyny w zbiorniku.

Nowy rekord szybkości. Wyczyn pil. Waghern'a uznany został za światowy rekord szybkości, lecz nie na długo, gdyż w trzy dni potem kpt. Orlebar pobił go, rozwijając szybkość 355,8 mil na godz. t. j. 568 km. na godzinę.

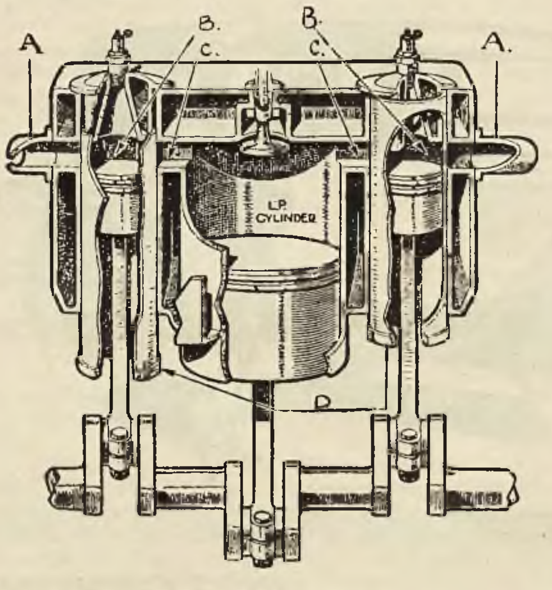
Fabryka samolotów „Fokker-Wulf" uległa pożarowi, który pochłonął szereg samolotów najnowszej konstrukcji, strat y są olbrzymie.

Płatowiec sowiecki zaginął. Płatowiec sowiecki, odbywający lot na wyspę Wrangla przepadł bez wieści. Załogę samolotu stanowili pilot Kalnitz przedstawiciel Gostorgu i mechanik. Ostatnie wiadomości pochodzą z 18 sierpnia.

Wybitne Wynalazki.

Silnik inż. H. R. Ricardo.

Wiele wysiłków poświęcano już od dłuższego czasu zagadnieniu, zastosowania zasady silników sprzężonych do silników o wewnętrznej komorze spalania. Dopiero ostatnio znanemu inżynierowi angielskiemu



Nowy silnik inż. Ricardo: gazy wydmuchowe, z dwuch przeciążonych cylindrów o wysokiem ciśnieniu, przechodzą do wielkiego cylindra o niskiem ciśnieniu, celem dalszego ich wykorzystania. AA—*przewód wpustowy,* BB—*cylindry o wysokiem ciśnieniu,* CC—*otwory przejściowe,* LP—*cylinder—cylinder o niskiem ciśnieniu,* D—*zawory nasadkowe.*

H. R. Ricardo, *udało się problem ten rozwiązać* i zgłosił on do opatentowania silnik, którego konstrukcja została oparta na powyższej właśnie zasadzie maszyn sprzężonych.

Zasada maszyn sprzężonych ma szerokie zastosowanie przy maszynach parowych. Polega ona na tem, że para przedewszystkiem pracuje w cylindrze o wysokiem ciśnieniu i przechodzi następnie do cylindra o niskiem ciśnieniu, w którym dostarcza ona dalszy zapas energji. W zwykłym silniku benzynowym gazy wydmuchowe wydostają się nazewnątrz pod ciśnieniem około 10 kg. na 1 cm. kw. i posiadają wysoką temperaturę. Gdyby gazy te mogły być wprowadzone do innego cylindra lub do turbiny, to dość poważna ilość energji mogłaby być zużytkowana, nie ulegając jak dotychczas roztrwonieniu.

Jedną z najpoważniejszych napotykanych tutaj trudności, było skonstruowanie zaworów przekazujących, których działalność byłaby rozłożona między cylindry o wysokiem i niskiem ciśnieniu. *Druga trudność polegała na skonstruowaniu dostatecznie ścieśnionego silnika,* tak aby przewody między cylindrami były krótkie i bezpośrednie.

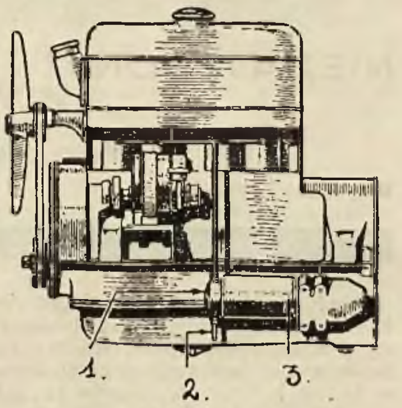
Problemy te zostały w zadawalniający sposób rozwiązane przez inż. Ricardo. Zastosował on mianowicie *trzy cylindry w jednej linji*, z których dwa posiadają wysokie ciśnienie, podczas gdy trzeci jest dużym cylindrem o nizkiem ciśnieniu, do którego przedostają się gazy wydmuchowe z pierwszych dwuch cylindrów. Przez użycie korb umieszczonych pod kątem 180 stopni (patrz ryc.) wynalazca *otrzymał doskonałą równowagę* mechaniczną i ścisły kształt silnika.

Inż. Ricardo zastosowuje w swym silniku oscylacyjne zawory nasadkowe (łuskowe) do cylindrów o wysokiem ciśnieniu. Zawory te posiadają ruch obrotowy i regulują przypływ i odpływ gazów przez otwory. Wybuchy odbywają się naprzemian w wysoko-ciśnieniowych cylindrach, posiadających zwykły czteroskokowy cykl pracy. W czasie każdego skoku wydmuchowego gazy znajdujęce się pod znacznem ciśnieniem przedostają się bezpośrednio przez otwory do cylindra o nizkiem ciśnieniu. powodując pożyteczny ruch dużego tłoka środkowego. Skok górny tego tłoka wyrzuca wreszcie gazy za pomocą zwykłego zaworu.

Siła obrotowa jest jednostajna, ponieważ, w czasie każdego obrotu, wał korbowy otrzymuje *jeden impuls* od cylindra o niskiem ciśnieniu i jeden od cylindra o wysokiem ciśnieniu. W celu uzyskania jeszcze większej sprawności, wynalazca radzi zastosować tłocznik, któryby wtłaczał mieszankę pod ciśnieniem do cylindrów o niskiem ciśnieniem. Rozumie się, że silnik taki może być zbudowany z każdej liczby jednostek trzy-cylindrowych i że bloki cylindrów mogą być ułożone w kształcie litery V lub w jednej linji.

Oprócz tego nowego silnika inż. Ricardo, zgłoszono ostatnio do opantetowania liczne drobne wynalazki, mające na celu udoskonalenie silników starych typów. Jeden z tych wynalazków, mający na celu równomiernie oliwienie cylindrów, gdy silnik po puszczeniu w ruch jest zimny, został zgłoszony przez inż. H. M. Ainsworth'a.

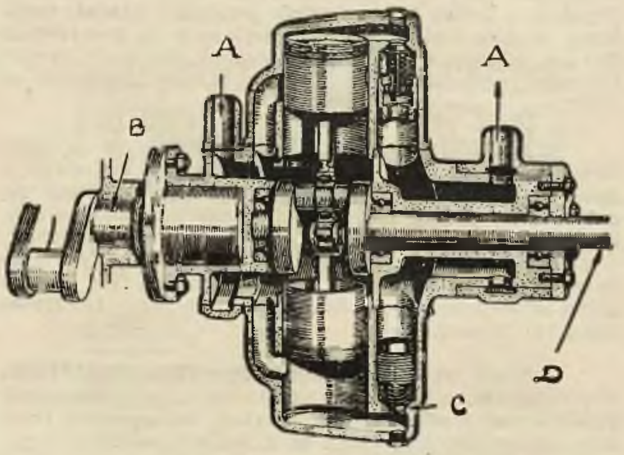
Jest rzeczą ogólnie znaną, że w większości wypadków zniszczenie cylindrów i tłoków spowodowane jest tem, że zostają one odpowiednio naoliwione dopiero po upływie pół minuty po puszczeniu w ruch zimnego silnika. Celem usunięcia tej niedogodności inż. Ainsworth proponuje założenie małej pompki pomocniczej w wałku rozrusznika silnika, od której biegłaby rurka zasysająca oliwę bezpośrednio na ścianki cylindrów.



Wynalazek inż. Ainsworth'a zapewniający natychmiastowe naoliwienie cylindrów nawet gdy silnik jest zimny: pompka do oliwy umieszczona na rozruszniku silnika. 1—*pompka do oliwy.* 2—*do przewodu ssącego,* 3—*rozrusznik silnika.*

Przez zastosowanie kółka zębatego „Bendix" dopływ oliwy na suche ścianki cylindra rozpoczyna się jeszcze przed ruszeniem silnika i trwa tak długo, jak długo rozrusznik jest czynny.

Inaczej rozwiązał problem przeciążenia silnika inż. G. G. Garrard. Wynalazek jego składa się z cylindrów, ułożonych w kształcie gwiazdy. W cylindrach znajdują się tłoki, pracujące na wspólnej korbie w ten sposób, jak to ma miejsce w silniku obrotowym samolotu, t.j. ruch posuwisty tłoka przekształcony jest w ruch obrotowy. Skrzynka w której umieszczone są cylindry przymocowana jest sworzniami do wału korbowego silnika, korba zaś wynalazku napędza tylną oś wozu. Jeżeli kompresja, w cylindrach wynalazku jest tak duża, że uniemożliwia pracę tłokom gwiazdowym. cały korpus wynalazku ulega obrotowi *i otrzymuje się jeden po drugim stosunek przeniesienia.*



Pompa pneumatyczna, służąca do stosunków przeniesień i do odciążenia przeciążonego silnika. Zwiększenie obciążenia powoduje działalność pompy, zmniejszając stosunek przeniesienia i zwiększając moc silnika. Wynalazek został opatentowany przez inż. G. G. Garrarda. AA—*od gaźnika* B—*wał korbowy silnika* C—*zawór obrotowy* D—*do wału śmigi.*

Warunki te mogą istnieć wówczas, gdy wóz jedzie po równej drodze z umiarkowaną szybkością. Wszelkie zwiększenie obciążenia, spowodowane np. jazdą pod górę, zwolni ruch korby wynalazku, podczas gdy cała skrzyka będzie się obracać z szykością, równą szybkości silnika, rozwinie się wówczas odnośny ruch między tłokami wynalazku i ich cylindrami, który doprowadzi mieszankę do silinka, zwiększając przez to wydajność jego mocy. Każdy cylinder posiada oprócz normalnej ilości zaworów wpustowych dodatkowy zawór wpustowy, przez który mieszanka pod ciśnieniem będzie doprowadzana do wynalazku w razie potrzeby. Jak widać z powyższego, przez zastosowanie tego wynalazku wszelkie zwiększenie obciążenia automatycznie spowoduje moc silnika,

Zawory mogą również być wprowadzone między wynalazkiem i silnikiem, oraz między silnikiem i przewodem wpustowym powietrza wynalazku, przyczem oba zawory winny być operowane przez kierowcę. Sprzęgło będzie wówczas zbyteczne, ponieważ silnik może być puszczony w próżnobieg przez zamknięcie zaworu od strony przewodu wpustowego powietrza i otworzenie drugiego zaworu, co pozwala tłokom gwiazdowym na ruch, nienapotykający w praktyce na opór.

Wreszcie kilka słów niezwykłemu bagażnikowi, wynalezionemu przez inż. F. Scully. Bagażnik ten jest zmontowany na przodzie chłodnicy i umocowany na zawiasach do łap resorów. Może on być również zastosowany, jako dodatek do tylnego bagażnika w celu powiększenia przestrzeni, przeznaczonej na bagaż.

Gdy bagażnik nie jest w użyciu, można go podciągnąć w górę, tak aby przylegał do chłodnicy i nikomu nie zawadzał.



E — pochyła płaszczyzna

Pod bagażnikiem znajduje się płytka połączona z zawiasami bagażnika i kierująca strumień

Janusz Meissner por. pilot. *(Nowela)*

CZERWONA JASZCZURKA.

Witano ich entuzjastycznie: z niewoli bolszewickiej, gdzieś z pod Odesy aż do Równa bez lądowania, na starym, ledwie trzymającym się kupy „Breguecie". Bagatela: 600 klm w prostej linji, z czego 540 nad terytorjum nieprzyjaciela... Po sześciu miesiącach niewoli w dodatku.

Lądowali bez kropli benzyny na polowem lotnisku 4 eskardy. Nie było końca opowiadaniom. A potem poszli wszyscy razem do kasyna, aby należycie „oblać" ich powrót. Okazja była chyba aż nadto wystarczająca!

Skończyło się przed wieczorem. Oficerowie eskardy byli zmęczeni wytężoną p r a c ą ostatnich dni. Dzierzgowskiemu i Zawiszy też trzeba było dać odpocząć po tylu emocjach.

Zaleski zajął się pilotem, podczas gdy Zawisza chrapał już w wagonie dowódcy eskardy. Ale Dzierzgowskiemu nie chciało się spać. Wypił niewiele i — jak mówił — chciałby rozprostować gnaty po tem nieustannem siedzeniu: najpierw przez cztery godziny w maszynie, później przez drugie tyle za stołem.

— Zajrzymy jeszcze do Bregueta — zaproponował. — I przejdźmy się trochę, dobrze?

Poszli do hangarów. Pod lasem stały dwa wielrie „Bessoneau" o wygiętych lekko łukach sklepień, rozfalowane na wietrze płótnem ścian.

Weszli do wnętrza. Ogarnął ich półmrok ciepły, pachnącą rozgrzaną rycyną z uśpionych silników.

Dzierzgowski pociągnął nosem:

— Ładnie pachnie — oświadczył z przekonaniem.

Zaleski uśmiechnął się.

— Ładnie? Zapewne: stary, znajomy zapach francuskich motorów. Przyzwyczailiśmy się do niego; ale niech pan zapyta jakiegoś profana, czy przyjemnie jest oddychać mięszaniną powietrza i rozpalonej rycyny, hę?

— Ładny zapach — powtórzył pilot. — Bolszewickie płatowce śmierdzą konopnym olejem — dodał po chwili, krzywiąc się. — I mój Breguet też śmierdzi... Ale doszedł chwała Bogu.

Oczy ich p r z y w y k ł y do półmroku. Oglądali schlastany brudnym smarem płatowiec z wymalowanemi na bokach kadłuba i na skrzydłach czerwonemi gwiazdkami Republiki Rad. Nagle Zaleski drgnął, chwytając z b i e g a za ramię; głos zadrżał mu tłumionem wzruszeniem:

— Skąd pan to ma? — spytał, wskazując coś przy gondoli po lewej stronie maszyny.

— To

— Tak: „Czerwoną jaszczurkę"?

— Do ostatnich czasów była własnością pilota Riazanowa z armji bolszewickiej. Parę dni temu wyrzucił ją za okno: przynosiła mu wyraźnego pecha. Teraz jest moja — jak pan widzi — służy mi nadzwyczajnie.

Zaleski w zamyśleniu przyglądał się jaszczurce. Była odlana z pięknej złotoczerwonej miedzi, a delikatna jej łuska mieniła się i połyskiwała w półmroku hangaru. Płasko przytulona do burty gondoli, wyglądała, jak żywa, z podniesionym wgórę, przechylonym lekko nabok pyszczkiem i długim, wijącym się ogonem.

— Pan zdaje się znać tę rzecz?

— Ba! — Zaleski machnął ręką. — Czy ją znam? Od czterech lat, panie poruczniku. Opowiem panu jej dziwną historję, ale wprzódy chciałbym dowiedzieć się wszystkiego, co pan wie o niej.

Nic nadzwyczajnego: Riazanow przed czterema miesiącami, zdaje się, zastrzelił jakiś polski samolot...

— Kapitana Pinińskiego — wtrącił Zaleski.

— Może być. Wylądował na miejscu i odkręcił tę miedzianą jaszczurkę z maski pogiętego silnika. Przywiózł ją do Odesy, jako trofeum zwycięskiego lotu. Odtąd była jego maskotą i zpoczątku przynosiła mu kolosalne powodzenie. Jak pan wie, pracowałem w Odesie przy obsłudze samolotów *Sowwozdflota.* Byłem mechanikiem Riazanowa przez kilka miesięcy, dopóki nie udało mi się uciec razem z Zawiszą na maszynie, którą powierzono mojej opiece. Riazanow nie był wcale asem. Latał niewiele i nie odznaczał się zbytnią odwagą. Ten polski płatowiec zestrzelił podobno wypadkiem raczej, ze strachu przed grożącym niebezpieczeństwem. Ale od czasu zwycięstwa zmienił się nadzwyczajnie: dokonał wielkiego raidu na Pińsk, obrzucając go bombami, i wsławił się brawurowemi atakami na polskie statki wojenne na Prypeci. Trwało to jednak krótko: szczęśliwa karta odwróciła się... Rozbił kolejno trzy maszyny przy lądowaniu, łamiąc przy tej okazji rękę. Miałem nawet wiele nieprzyjemności z tego powodu, bo podejrzewano mnie o sabotaż. Wreszcie któregoś dnia w zeszłym tygodniu, wysiadając z maszyny, rozdarł nowiutki skórzany kombinezon, zawadziwszy o śrubę, którą maskota była przymocowana do burty. Klął, wymyślał, złościł się i w końcu kazał odkręcić jaszczurkę. Potem wyrzucił ją za okno na stertę śmieci. W dniu naszej ucieczki przyszło mi na myśl, że maskota powinna przynieść nam szczęście: szkodziła przecież naszym wrogom i pochodziła z Polski. Zamontowałem ją na Breguecie — i — oto jesteśmy tu, a jutro może będziemy już w Warszawie.

Zapanowała krótka chwila ciszy, mąconej jedynie lekkim łopotem płótna hangaru, poruszanego ostatniemi westchnieniami zamierającego wiatru.

— Chodźmy — przerwał milczenie Zaleski — Opowiem panu *historję czerwonej jaszczurki* po drodze.

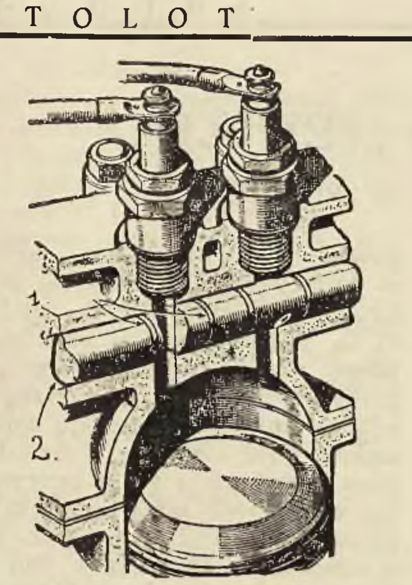
Wyszli przed namiot. I tu już mrok spadł na ziemię, otulając ją pierwszym zawojem ciemności, choć blade niebo paliło się jeszcze na zachodzie, przydymioną purpurą słońca. Wiatr ustał zupełnie. Małe, tajemnicze cienie nietoperzy kreśliły dziwaczne zygzaki lotu po niebie, nikły nagle, to znów ukazywały się niespodzianie, by po chwili zapaść gdzieś w otchłań idącej szyko nocy.

Zaleski wyjął papierośnicę i podał ją pilotowi. Zapalili. Błękitny dym słał się za nimi w kłębiastych smugach.

— Nazwał pan Czerwoną Jaszczurkę *„rzeczą"*.. To jest... bo ja wiem... to jest chyba — istota. Istota kapryśna, której nie należy zbytnio ufać. Doprawdy trudno inaczej myśleć o niej, znając jej dziwną historję. Niech pan posłucha: cztery lata temu, będąc na urlopie w Paryżu, zawarłem przelotną znajomość z pewną tancerką w jednym z nocnych lokali. Znajomość trwała

powietrza w górę na chłodnicę poza bagażem, wówczas gdy bagażnik jest w użyciu. *Zachodzi jeszcze pytanie* czy płytka ta będzie odpowiadać swemu zadaniu i czy skierowane przez nią na chłodnicę powietrze, będzie dostatecznie chłodziło silnik. Jeżeli jej celowośc będzie udowodniona, to wynalazek będzie miał przed sobą poważną przyszłość.

Innego wynalazku dokonał inż. Smith Clarke. Zainteresował się on bliżej sprawą przeciążenia silników, któremu postanowił zapobiec przez założenie na każdym cylindrze dwuch świec, oraz zaworu obrotowego, przyczem każda z tych świec może na żądanie mieć łączność z komorą spalania. Jedna z dwuch świec przeznaczona jest dla ułatwienia ruszenia z miejsca i dla wolnej jazdy w mieście, oraz posiada cienkie elektrody. Druga świeca ***posiada wielką wytrzymałość*** na bardzo wysoką temperaturę i ciśnienie, wynikające skutkiem szybkiej jazdy. Jak widać na załączonym rysunku, urządzenie to może być skonsruowane na różne sposoby. Główną jego myślą przewodnią jest zaopatrzenie kierowcy w dwie świece, któremi mógłby dowolnie operować. Urządzenie może posiadać podwójny przełącznik i połączone z dwubiegu nowem magnetem.



Nowy wynalazek inż. Smith Clarke. Wprowodzeniu zaworu obrotowego daje możność kierowcy wyboru między dwoma świecami. 1—*uszczelnienie*, 2—*zawór obrotowy.*

MOTOCYKLOWE

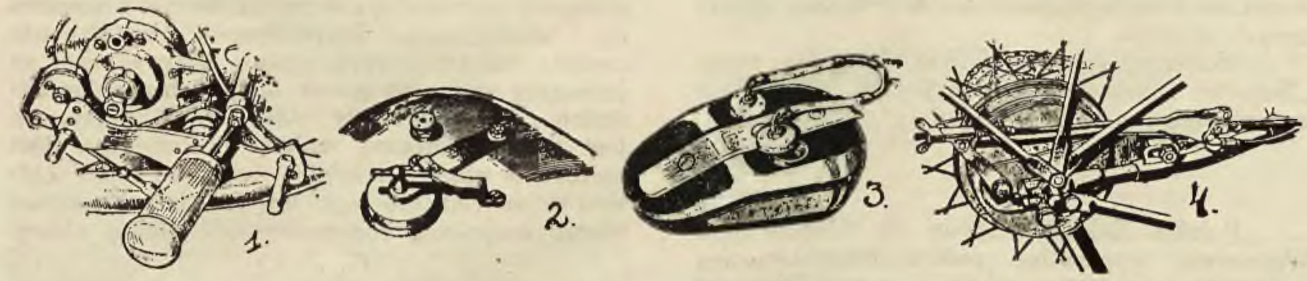
NOWINKI KONSTRUKCYJNE

po angielskich Tourist Trophy 1929 r.

(dokończenie)

Norton wprowadził jako próbę, nową głowicę cylindra z przewodem ssącem umieszczonym pod pewnym niewielkim kątem. Celowość tej konstrukcji osądzić jest jeszcze trudno. W tych maszynach zmiana szybkości odbywa się przy pomocy pedałów. Dane co do nowej konstrukcji 250-tki O. K. Supreme są trzymane przez fabrykę *w tajemnicy* i nie są jeszcze dokładnie Tourist Trophy wynosi około 7,7:1 dla 30% mieszaniny benzolu z benzyną. Doskonałe smarowanie całej maszyny jest wykonane, przy pomocy dwoistej pompki Pilgrim, pomkę pomocniczą zmontowano wprost w zbiorniku.

Silniki Rudge Whitrorth otrzymały *zupełnie nowy system smorowania*. Bardzo ładnie została rozwiązana w tych maszynach zmiana biegów.



1) Szczegóły przekładni biegów systemu Rudge. 2) Łatwo odejmujące pokrywki. 3) Zbiornik na benzynę z przedmuchem powietrza, system Raleigh. 4) Połączenie przedniego i tylnego hamulca Raleigh.

znane. Jest ciekawe, że maszyna ta należąca do kategorji najmniejszych, była wyposażona w skrzynkę biegów systemu Burman, mającej 4 biegi. Wskazuje to, że fabryka uważa, iż na zawodach, gdzie warunki terenowe zmieniają się bardzo szybko *należy mieć do dyspozycji* zawsze 4 biegi. Hamulce tej maszyny są najnowszej konstrukcji; bębny ich mają średnicę 175 mm. a szczęki szerokość 32 mm.

Motocykle Roleigh są budowane w ogólnych zarysach jak w normalnej konstrukcji, posiadają jednak *szereg udoskonaleń*; zastosowano połączone hamulce z bardzo ciekawym systemem łączącym. Bardzo ładnie jest wykonane wyrównanie prężności powietrza w obu połówkach zbiornika na benzynę, które są połączone wygiętą rurkę. Kompresja maszyny dla Junior Biegów jest 4. Jeździec nie może omylić się przy zmianie biegów, gdyż jednokrotne naciśnięcie pedałów, daje możność przesunięcia o jeden bieg, tak więc przy zmianie 4 biegu na 2 należy dwukrotnie nacisnąć pedał. Pojemność silnika 35x88 mm., kompresja 7,25:1, moc 32 K. M. przy 5000 obrotów na 1 minutę. W maszynach Scotta były przeprowadzone nieznaczne zmiany. Maszyny S. G. S. 250 cm³ mają skrzynki biegów Burmana na 4 biegi. Wielkie silniki mają S. O. S. System ten jest wyposażony w ramę niezwykle trwałej i pewnej konstrukcji, która nie posiada wcale lutowań ani odlewów.

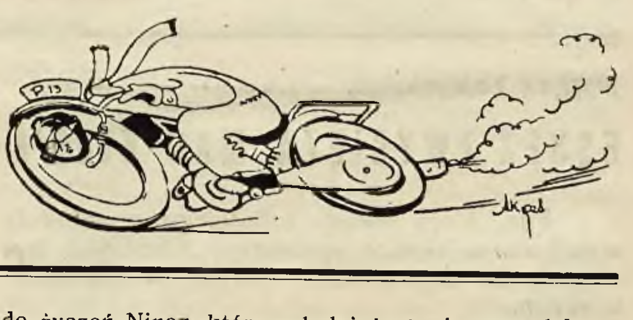
Sunbeamy *wyróżniały się* w roku obecnym nieco zmienionym wyglądem, jednak wogóle posiadały dawną konstrukcję. Doskonale została rozwiązana nożna zmiana biegów. Niektóre inne konstrukcje nożnej zmiany szybkości, reprezentowane w obecnym sezonie na Tourist Trophy są tak rozwiązane, że absolutnie nie można przeskoczyć z biegu na bieg poza kolejnością. Sunbeamy nie są tak świetnie skonstruowane w tym kierunku, jednak drugą szybkość przeskoczyć jest bardzo trudno. Drążek szybkości wchodzi do jednego z trzech głębokich wycięć Segmentu, przyczem drugie wycięcie na drugą szybkość jest tak skonstruowane, że na wyciągnięcie drugiego biegu trzeba większej siły niż na zasunięcie.

Motocykle Velocette w obecnym Tourist Trophy przedstawiały *kopje zeszłorocznych modeli* z niedostrzegalnemi prawie zmianami. Fabryka Zenith wystąpiła z maszyną 250 cm.³ zaopatrzoną w 4 biegi. Hamulce są sterowane przy pomocy pedałów po obu stronach maszyny. System smarowania został znacznie udoskanalony. Bardzo ciekawie przedstawia się w tej maszynie zbiornik na benzynę, zaopatrzony w przykrywki bardzo łatwo i szybko zdejmujące się.

Grindley Peerless a New Henley były wyposażone w nowy typ widełek Brampton, który jest podobny w zasadzie do amerykańskich widełek Harley-Dawidson i posiada centralną sprężynę i 2 duże tłumiki wstrząsów.

Na ogół można stwierdzić, że konstruktorzy dążyli do uzyskania *maximalnej wydajności silników* drogą ulepszania szczegółów. Dużo uwagi zwrócono na smarowanie silników. Daje się zauważyć stosowanie w małych maszynach większej ilości biegów (4), co jest zupełnie słuszne ze względu na to, że mały silnik musi dać największą szybkość we wszelkich warunkach terenowych. Zwrócono również *wiele uwagi* na zmianę biegów, która w wielu maszynach jest wykonywana pedałem nożnym, dzięki temu ręka pozostaje wolna do kierowania. Prócz tego istnieje ogólne dążenie do zabezpieczenia się od błędów, przy włączaniu biegów. Hamulce przedni i tylni są często włączone i sterowane pedałem. Prócz tego hamulec przedni bywa sterowany przy pomocy drążka z kierownicy. Siła hamulców została zwiększona przez zastosowaniu większych bębnów i szerszych szczęk. Często bębny są zaopatrywane w żeberka, celem odprowadzenia ciepła. W zapalaniu i w karburacji żadnych zmian nie wprowadzono. Należy stwierdzić, że na ogół *wielkich zmian* w stosunku do modelów z zeszłego sezonu nie spotykano.

Mot. C.



zaledwie tydzień, ale zdążyłem zakochać się powyżej uszu. Dziewczyna była, jak ogień i weszła mi w krew nie na żarty. I nawet dziś, choć minęło od tego czasu tyle lat, wiele oddałbym za to, aby ią znów odzyskać.

Urlop mój dobiegal końca, — ale nie miałem sił rozstać się z nią. Djabli wiedzą, jakim sposobem dowiedziała się o tem, że już nazajutrz powinienem odjechać do eskardy na front. Bez żadnych wstępów oświadczyła mi, że pożegnamy się wieczorem w mojem mieszkaniu. Zacząłem pleść jakieś głupstwa, ale nie chciała nawet słuchać.

Przyjdę o pierwszej. Połóż się i śpij — zdecydowała.

Nie pozwoliła mi nawet przyjść do kabaretu, w którym tańczyla:

— Musisz być wyspany na jutro. Przyjdę sama.

Przez cały dzień miałem moc roboty: interesy moje, dla uporządkowania których właściwie wziąłem urlop, a które dotychczas były niezałatwione, zajęły mi czas do wieczora. Potem musiałem złożyć jeszcze najkonieczniejsze wizyty.

Wróciłem do domu o jedenastej, zmęczony, jak koń. Ninon miała klucze, więc runąłem spać z myślą o niej. Pomimo rozpaczy z powodu bliskiego rozstania, usnąłem prawie natychmiast,

Kiedy się obudziłem—dniało. Ninon nie przyszła...

Zerwałem się na równe nogi. Była siódma, a o ósmej odchodził mój pociąg. Pobiegłem pod jej mieszkanie i dobijałem się długo bezskutecznie. — Wyjechała — powiedziano mi zwięźle i bezapelacyjnie.— Dokąd — niewiadomo.

Nie będę panu opisywal, co działo się ze mną, ile przeszedłem w ciągu tej jednej godziny, wahań i zmagań wewnętrznych. Wkońcu zgnębiony powlokłem się na dworzec i wsiadłem do pustego przedziału.

Gdy już pociąg ruszał, zobaczyłem ją nagle na peronie. Podbiegła do wagonu, w którym siedziałem, i stanęła na stopniu. Rzuciłem się do drzwi. Ale nie było jej tam. Pomyślałem, że widocznie wsiadła do następnego wagonu. Przeszukałem wszystkie przedziały. Nie było jej. Przeszedłem wszystkie wagony w obu kierunkach.— Nie, widocznie została na stacji...

Przez chwilę jeszcze myślałem, czyby nie wrócić. Ale ostatecznie machnąłem ręką. ***Ogarnęła mnie apatja i tępe zniechęcenie.***

Wszedłem do swego przedziału i bezsilnie opadłem na fotel. Nagle poczułem na dłoni dotknięcie zimnego przedmiotu. ***To była Czerwona Jaszczurka.*** Obok leżała kartka białego papieru z kilku słowami, skreślonemi w pośpiechu ręką Ninon. Jednym rzutem oka odczytałem treść: Ninon była u mnie kiedy spałem. Nie chciała mnie budzić: rozstanie ze mną byłoby ponad jej siły. Zostawia mi „siebie" i prosi, abym poleciał z nią tylko raz jeden, bo później mogłaby przynieść mi nieszczęście. To jej wielka, ostatnia prośba do mnie. Po tym jednym locie trzeba ją oddać najlepszemu przyjacielowi, który zkolei powinien ofiarować ją znów innemu. Wreszcie Ninon obiecywała, że kiedyś, kiedyś, kiedy najmniej będę się tego spodziewał — odnajdzie mnie i wtedy już się nie rozstaniemy, jak długo sam zechcę.

Zpoczątku nie zrozumiałem, o co jej chodzi. Dopiero po chwili przypomniałem sobie, że tańczyła pod pseudonimem „Czerwonej Jaszczurki",

A więc maskota, którą w ***tajemniczy*** jakiś sposób udało jej się zostawić w moim przedziale, ***to była ona sama***... a raczej jej symbol.

Nie miałem zamiaru rozstawać się z nim zaraz po pierwszym locie. I myślałem, że odnajdę przecież Ninon kiedyś w Paryżu, a wtedy... Oddałem się marzeniom i zrobiło mi się jakoś jaśniej na duszy.

A jednak źle uczyniłem, zatrzymując Czerwoną Jaszczurkę u burty mego samolotu po pierwszej zwycięskiej walce z „Albatrosem" jakiegoś ***Boch'a...***

W tydzień poźniej dostałem cztery kule między żebra i długo walczyłem ze śmiercią w szpitalu.

Prawie jednocześnie dowiedziałem się, że Ninon wyjechała do Lyonu z moim serdecznym przyjacielem, kapitanem Faillet na cały miesiąc. Nie wpłynęło to bynajmniej dodatnio na stan mego zdrowia. Byłem chory zarówno fizycznie jak i moralnie.

Ale po opuszczeniu szpitala posłałem bez słowa „Czerwoną Jaszczurkę" Failletowi. Napisał do mnie, że słyszał o niej, że będzie ostrożny i zastosuje się do życzeń Ninon, która z kolei kogo innego obdarza już swojemi względami.

Wkrótce doszła mnie wieść, że eskarda, dowodzona przez Failleta, okryła się chwałą w czasach działań wojenych w Szampanji. Potem Czerwona Jaszczurka, zmieniając kolejno właścicieli, odbyła szereg lotów w eskardach angielskich, rosyjskich i francuskich, aż wkońcu wróciła na krótko do dywizjonu, w którym służyłem.

Tu znów zlekceważono jej dziwną własność przynoszenia szczęścia tylko w pierwszym locie. Ofiarą tego zlekceważenia padł młodziutki pilot Le Roux, a wkrótce po nim sławny Guynemer, który ***zginął po niemieckiej stronie.***

Tu następuje półroczna luka w moich wiadomościach o maskocie Ninon. Dopiero w roku 1918, na krótko przed zawarciem pokoju dowiedziałem się, że jedna z polskich eskard Hallera zestrzeliła niemiecki płatowiec z przymocowaną na masce silnika Czerwoną Jaszczurką. Nowym jej właścicielem stał się porucznik Janeczko. Napisałem do niego niezwłocznie. Niestety nie usłuchał mego ostrzeżenia i rozbił maszynę, łamiąc nogi i ledwie wychodząc z życiem z tej katastrofy.

Jaszczurka została w 59 eskadrze do polskich czasów. Później latał z nią kapitan Perini pod Lwowem, piloci eskardy Kościuszkowskiej, i wreszcie — Piniński, którego zestrzelili bolszewicy w drugim jego locie z czerwoną maskotą. Dalej — pan wie...

— Rzeczywiście, dziwny zbieg okoliczności, — powiedział Dzierzgowski. — Wracajmy...

(d. n.)

TADEUSZ JAKIMOWICZ.

Co wystawiono na „PEWUCE“.

(ciąg dalszy — „Lotem“ na „PEWUKĘ“).

Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, wystawiają jeden płatowiec typu „Wibault“ z serji budowanej *na zamówienie* Dep. Aer. M. S. Wojsk. Jest to jednopłatowiec o górnym płacie z silnikiem „Jupiter“ mocy 420 K. M. chłodzone powietrzem, jednomiejscowy i będzie używany w armji jako płatowiec myśliwski. Na seryjną budowę tego płatowca zdecydowano się dlatego, ażeby wytwórnia nauczyła się robić w metalu. Jako prototyp opracowują obecnie P. Z. L. pościgowiec konstrukcji inż. Puławskiego, *całkowicie metalowy* z silnikiem „Hispano-Suiza“ mocy 650 K. M. Jakkolwiek był on budowany na podstawie zdobytego doświadczenia przy budowie płatowców Wibault, jednakowoż jest on pod każdym względem lepiej od niego rozwiązanym.

Ponadto firma ta wystawia ślizgowiec zbudowany dla Prezydenta Rzeczypospolitej. Maszyny tego typu można uważać za przejściowe, między maszynami wodnemi a powietrznemi. Ślizgowiec nie porusza się w wodzie, lecz ślizga się po niej (zanurzając się zaledwie na kilka cm.) co uzyskuje się przez odpowiednią budowę dna, które atakując wodę doznaje „*wyporu*“, który unosi cały ślizgowiec. Dopiero podczas spoczynku ślizgowiec zanurza się). Siłę pociągową w ślizgowcu wytwarza nie śruba wodna, ale śmiga powietrzna. Niektóre ślizgowce, które rozwijają wielką szybkość, miast sterów działających w wodzie, posiadają stery działające w powietrzu (t. j. takie jakie posiada płatowiec), a niektórzy zaś konstruktorzy zastosowują nawet małe powierzchnie nośne, które wzmagają działanie dna. Takie ślizgowce chwilami utrzymują się w powietrzu skacząc poprostu z fali na falę, dlatego zdobyły sobie miano „pcheł morskich“.

*

Wytwórnia maszyn precyzyjnych „Avia“ na Pradze pod Warszawą, wystawia szereg ciekawych rzeczy, z których w pierwszym rzędzie należy wymienić silnik typu „Avia W. Z. 7“, konstrukcji inż. Wł. Zalewskiego. Silnik ten jest zbudowany według najnowszych poglądów i wymogów dzisiejszej techniki, budowy silników lotniczych. Jest on gwiaździsty, chłodzony powietrzem o mocy nominalnej 80 K. M. Należy zauważyć, że moc silnika obrano bardzo szczęśliwie, gdyż największe zastosowanie w lotnictwie mają właśnie silniki tej kategorji. Z tego powodu też Dep. Aer. M. S. Wojsk. rozpisał konkurs na dostawę silnika krajowej konstrukcji, tej mocy. Jak widać z powyższego, nasze władze lotnicze postępują bardzo rozsądnie, gdyż starają się przedewszystkiem rozwinąć tą gałąź przemysłu lotniczego, które mają największy zbyt, jednakowoż można wyrazić życzenie, a mianowicie by prace w tym kierunku postępowały *w trochę szybszem tempie.*

Trochę dziwnem wydaje mi się, że z płatowców sportowych wystawiono tylko jedną awionetkę, konstrukcji braci Działowskich, która na II-gim konkursie awionetek w Warszawie uzyskując najpiękniejsze wyniki, zdobyła pierwszą nagrodę. W tej dziedzinie najwięcej mieli-byśmy do pokazania tego, co szeroki ogół najbardziej by zainteresowało. — Awionetka braci Działowskich jest ciekawą, szczególnie z tego względu, że budowali ją oni bez obliczeń, posługując się przy budowie jedynie swemi wiadomościami praktycznemi, które niewątpliwie są wielkie, a dowodem jest wynik II-go konkursu, w którym awionetka ich pokonała 15-cie innych maszyn.

Wreszcie wypada omówić eksponaty firmy „Samolot“, lecz o niej z okazji tego, że miałem sposobność zwiedzić, pomówimy oddzielnie.

*

Polskie Zakłady Skody na Okęciu pod Warszawą, wystawiły: powszechnie używany w lotnictwie polskiem silnik „Lorraine Dietrich“ mocy 450 K. M. (w przekrojach) oraz popularny w lotnictwie światowym, silnik „Wright“ mocy 200 K. M. (z powodu jego wielkich sukcesów zwanego „silnikiem zwycięscą“). Ponadto na stoisku „P. Z. S.“ znajduje się znany nam jeszcze z wystawy lotniczej w Warszawie, silnik birotacyjny konstrukcji inż. Brzeskiego. Jak wiadomo silniki lotnicze dzielą się na dwie grupy: pierwszą stanowią silniki, w których wał wiruje, a układ cylindrów znajduje się w spoczynku, drugą zaś stanowią silniki, w których wał znajduje się w spoczynku a wiruje układ cylindrów (silniki rotacyjne). Inż. Brzeski w budowie swoich silników, poraz pierwszy w dziejach lotnictwa, zastosował birotację t. j., że tak układ cylindrów, jak i wał wirują około siebie w kierunkach przeciwnych. Z tego powodu odznaczają się one zupełnie odrębną formą zewnętrzną i wewnętrzną. Zastosowanie birotacji pozwoliło mu zmniejszyć ciężar, przypadający na jednostkę mocy do granic do jakich nie doszedł żaden z konstruktorów silników tej mocy, co jest jego największą zaletą. Silnik ten jest jeszcze w okresie studjów, lecz nie tylko całkowite rozwiązanie jego, ale już dotychczasowe wyniki przynoszą konstruktorowi wielką sławę.

(*c. d. n.*)

Zlot awionetek polskich w Krakowie.

Dnia 12 b. m. odbyło się posiedzenie komitetu tygodnia lotniczego w Krakowie. Tydzień rozpocznie się dnia 6 października, w programie jest przewidziany pierwszy w Krakowie zlot awionetek polskich *z całego kraju* połączony z konkursem i przelotem. Dla zwycięskich pilotów przyznane będą specjalne nagrody pieniężne.

MAREK ROMAŃSKI. (Nowela).

ESSEX ZWYCIĘŻA MAC KIDE'A.

Pan, który owego sobotniego popołudnia zjawił się w biurach sprzedaży „ESSEXA“, był niezmiernie eleganckim i dystyngowanym człowiekiem.

Wyraził on niezmienne życzenie rozmowy z dyrektorem sprzedaży, któremu oznajmił niskim zrównoważonym głosem, iż pragnie nabyć samochód „ESSEX“, który już od dłuższego czasu należał do jego marzeń.

Nie trwało długo, a elegancki pan wybrał wspaniałą limuzynę „ESSEX“ najnowszy model 1929, zwany „The Challenger“.

— Czy nabywa pan wóz za gotówkę, czy na warunkach ratalnych? — zapytał sprzedawca.

— Naturalnie za gotówkę — odpowiedział elegancki nieznajomy.

Dobył flegmatycznie książeczkę czekową, wypisał żądaną sumę, wyrwał czek i podał go sprzedawcy.

— Zrealizuje go pan w poniedziałek.

Sprzedawca zawahał się. Klijent był wprawdzie eleganckim i sympatycznym człowiekiem, czek był bardzo ponętny.,. ale, któż w obecnych czasach może sobie pozwolić na zbytnie zaufanie do ludzi.

A jeżeli czek niema pokrycia?...

Tego samego zdania był i dyrektor sprzedaży, który w delikatnej formie wyłożył swe zastrzeżenia eleganckiemu panu.

Elegancki pan odpowiedział na to, że czuje się wielce zdumionym, iż podobne zastrzeżenia może wogóle ktokolwiek wysuwać pod jego adresem. Skoro jednak wątpliwości jakiekolwiek istnieją — on uczyni natychmiast wszystko, by dowieść, iż czeki jego są równie dobre, jak czeki Morgana.

Służy więc referencjami. Niechaj dyrektor sprzedaży zechce zatelefonować do firmy jubilerskiej, gdzie nabywa on często klejnoty, płacąc zawsze godnymi zaufania czekami. Niechaj zechcę zadzwonić do dyrekcji hotelu Europejskiego i dowie się tam o Mac Kide'a...

Dyrektor zadzwonił do owej znanej firmy jubilerskiej, zadzwonił do dyrekcji hotelu Europejskiego i zapytał o pana Mac Kide'a, poczem z rozjaśnioną twarzą zwrócił się do kupującego:

— Referencje są zupełnie wystarczające, przyjmuję czek pana.

Mac Kide uznał to za zupełnie naturalne, skinął flegmatycznie głową — poczem odjechał w wspaniałym nowozakupionym wozie.

Nie minęło dwu godzin, gdy piękny „Essex“ The Challenger powrócił, a powrót jego napełnił dyrektora sprzedaży najsmutniejszymi refleksjami. Przy kierownicy „Essexa“ siedział już inny pan, ani o cal mniej elegancki, ani o cal mniej miły. Pan ów wszedł do biura „Essexa“ i oznajmił, że prosi o poczynienie paru drobnych poprawek w znakomitej maszynie, którą przed chwilą nabył.

Urzędnikowi „Essexa“ wystarczyło jedno spojrzenie na maszynę, by przekonać się, że był to ten sam „Essex“ The Challenger, który został przez firmę dopiero co sprzedany panu Mac Kide'owi, za czek o znakomitem i pewnem pokryciu.

— Od kogo pan nabył tę maszynę? — zapytał urzędnik, czując, iż robi mu się dość niewyraźnie.

— Nabyłem ją niecałą godzinę temu — odpowiedział przybyły.

— Okazyjnie? Od kogo?...

— Od jakiegoś pana, którego nazwiska nie znam. Wiem tylko, że mieszka w hotelu Europejskim.

Urzędnikowi naprzemian robiło się to zimno, to gorąco.

— Czy można zapytać za jaką sumę nabył pan ów wóz? — zapytał drżącym głosem.

— Dlaczegóżby nie—odparł elegancki pan, wymieniając przytem sumę o 70 procent niższą, od istotnej wartości wozu — ów pan zmuszony był do natychmiastowego wyjazdu i dlatego odstąpił mi wóz za tak niską cenę.

Teraz urzędnik nie wahał się już dłużej, lecz co tchu pobiegł do dyrektora sprzedaży, oznajmić mu żałosną nowinę.

Sprawa była jasna, jak lipcowe słońce. Pan Mac Kide był najwyraźniejszym oszustem, czek nie miał [illegible] ia i dlatego Mac Kide sprzedał auto za tak bajecznie niską cenę. Czek do realizacji mógł być posłany w poniedziałek rano, a tu była sobota.

Oszust miał więc, aż nadto czasu, by ulotnić się jak kamfora...

Dyrektor sprzedaży, po krótkim namyśle postanowił działać energicznie i zadzwonił do najbliższego komisarjatu policji.

Niefortunny nabywca samochodu został poddany przesłuchaniu, nie wiele jednak wiedział ponad to, co powiedział poprzednio. Mieszkał również w hotelu Europejskim i przechodził właśnie przez hall, gdy pan Mac Kide przystąpił doń i zaproponował kupno, zabezcen, nowiuteńkiej maszyny, która stała przed hotelem. Okazja była naprawdę niezwykła.

Teraz komisarz policji, nabywca wozu i dyrektor sprzedaży, udali się przechodzącym tak niezwykłe koleje losu „Essexem“ do hotelu Europejskiego.

— Pan Mac Kide — oświadczył im portjer — zakupił w Orbisie bilet do Poznania i przed chwilą odjechał na dworzec.

— Prędko! Prędko!! — zawołał dyrektor sprzedaży.

— Będziemy mieli ptaszka — oświadczył komisarz policji w czasie, gdy auto mknęło ulicą Mazowiecką — żebyśmy tylko zdążyli na czas

KRONIKA LOTNICZA

POLSKI PŁATOWIEC MYŚLIWSKI.

Jak wiadomo Państwowe Zakłady Lotnicze, które dotychczas produkują seryjnie płatowce myśliwskie na licencję francuską, od dłuższego czasu prowadzą studja nad własnym typem, konstrukcji inż. Puławskiego. Prace w tym kierunku postąpiły tak dalece naprzód, że obecnie przechodzi on szereg prób w locie. Wyniki, ze względu na tajemnicę fabryczną, są *trzymane w ścisłej tajemnicy*. Płatowiec ten jest metalowy, pod względem konstrukcyjnym jest bardzo oryginalnie rozwiązany. Szczególnie oryginalnie jest rozwiązana amortyzacja podwozia, lotki jakoteż pokrycie (metalowe).

Dnia 18 b. m. odbyła się próba tego płatowca w obecności inż. mjr. Makowskiego. Dla uwypuklenia jego zalet próbowano go z płatowcem „Spad", którego *pod każdym względem bił prawie o 50 procent.*

Jakkolwiek płatowiec ten znajduje się jeszcze w stadjum prób, jednakowoż można go uważać za jedną z najlepszych polskich konstrukcyj lotniczych, która w młodym inżynierze Puławskim odkrywa bardzo zdolnego konstruktora.

Popisy lotniczo-akrobatyczne odbyły się w niedzielę, dnia 15-go b. m. na lotnisku w Rakowicach pod Krakowem. Na drabince uczepionej do awionetki *braci Działowskich*, p. Kunau dokonał szereg ewolucyj akrobatycznych, które wzbudziły podziw publiczności.

Niepowodzenie lotników czeskich. Dzienniki czeskie donoszą, iż w ostatnich dniach wskutek katastrof lotniczych zginęło 6-ciu lotników, między niemi kpt. Soukup podczas lotu Małej Enteny i Polski. Omawiając te tragiczne wypadki, pisma czeskie, zwracają uwagę na konieczność przeprowadzenia dochodzeń co do przyczyny tak licznych wypadków. Najwięcej katastrof wydarzyło się podczas manewrów pilzneńskiej i budziejowskiej dywizji lotniczej n. p. w jednym dniu podczas deszczowej pogody, *trzynaście* samolotów lądowało prymusowo, przyczem, kilka uległo zupełnemu rozbiciu.

Pożar w wytwórni samolotów „Samolot" w Poznaniu. Dnia 12 b. m. o godz. 4-ej rano wybuchł pożar w wytwórni samolotów na Ławicy, który uczynił znaczne szkody. Pastwą płomieni padło dwa hangary, oraz część fabrycznych budynków. Ogółem spaliło się 6 płatowców gotowych, 6 prawie ukończonych, 10 będących w budowie oraz 10 silników lotnicz.

Pierwszą pomoc zorganizował 3-ci pułk lotniczy. Straż pożarna przestrzeń Poznań-Ławica przebyła w 4 minutach, początkowo akcja ratunkowa była utrudniona z powodu braku wody, oraz dlatego, że w hali montażowej zajęły się od ognia dwa zbiorniki celonu, materjału łatwopalnego. Częściowo uległo pożarowi biuro konstrukcyjne, którego prace *w całości uratowano*.

Przyczyną ognia według zdania personelu fabrycznego, było krótkie spięcie przewodów elektrycznych, lecz faktyczna przyczyna nie została dotychczas ustalona.

Puhar Schneidera. Dnia 7 b. m. odbyły się w Anglji zawody wodnopłatowców o puhar Schneidera. Do zawodów stanęło 6 maszyn, trzy angielskie i trzy włoskie. Długość trasy wynosiła 31 mil lądowych z 4 zakrętami. Trasę należało przebyć 7 razy, co dawało długość ogólną 217 mil.

Pierwsze miejsce zdobył Anglik Waghern uzyskując na płatowcu *„Supermarine"* szybkość 328,68 mil na godz. (528 km. na godz.); drugie miejsce zdobył Włoch, Dal Molin na płatowcu *„Macchi 58"* rozwijając szybkość 284,2 mil na g.

Ogłoszenia drobne:

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

„PONTIAC" 3 szt. po cenach niskich w salonie samoch. St. Gostyński Warszawa, Wierzbowa 3.

SAMOCHODY UŻYWANE różnych marek i typów. Garaż fr. „Austro-Daimler" Plac Trzech Krzyży № 8 Tel. 277-03.

„FIAT" 501 taksówka-landoletka: Czerniakowska 46 garaż pomiędzy godz. 12-2.

„CHEVROLET" pierwszorzędne, jeszcze nie rejestrowane, sprzedamy. From, Hoża 35.

„TATRA" i „Fiat" torpedo i landoletki sprzedaje firma Karolewski, Jerozolimska 35.

„CHEVROLET" stan dobry w ruchu, sprzedam. Zielna 21, mechanik od 12-14.

„FIAT" 3 szt. do sprzedania. Wiadomość: Nowy-Świat 8.

„DURANT" szóstka, nowy, sprzedam za 50% wartości z powodu wyjazdu zagranicę, Telefon 194-33. Wilczyński, poniedziałek 11 godz.

„PEUGEOT" 11 K. M. model 1929 r. torpedo prywatny w bardzo dobrym stanie, sprzedam tanio Nalewki 14 w hotelu tel. 66-96.

„DIXI" torpedo, motor po remoncie, starszy typ, 800 zł. Pawia 79 dozorca tel. 536-36.

„CITROËN" B 14 taksówka, stan dobry, sprzedam, Puławska 12.

„CHEVROLET" 1927 i „Ford" landolety. Stan doskonały. Olszewska 5 (Mokotów)

„RENAULT" taxis w ruchu do sprzedania. Wiadomość: Telefon 162-57 od 8—17ej

SPRZEDAŻ MOTOCYKLI.

„INDIAN" motocykl z wiekiem 1928 r. za 2,509 z powodu wyjazdu sprzedaję Lambert, Nowogrodzka 15

MOTOCYKL „A. J. S." 500 cm.³ górne went. 16 K. M. siedzenie dodatkowe, klakson, stan doskonały, sprzedam. Zł. 3000. Wilcza 26. tel. 127-77. Pręgowski.

„INDIAN" z wózkiem tanio sprzedam. Leszno 29—21.

„TERROT" w dobrym stanie sprzedam. Prosta 18 m, 22 godz. 7—9.

„GELLET" z przyczepką, ostatni model, prawie nowy (po 800 klm.) sprzedam dogodnie. Tatrzańska 4.

MOTOCYKL rowerowy sprzedam za 300 zł. Wiadomość: Sienna 33—3.

MOTOCYKL angielski z wózkiem 2-cylindrowy, bardzo tanio sprzedam. Tamka 37. m. 20.

RÓŻNE.

Samochodowe tokarskie roboty oraz remonty, motorów i motocykli: Jastrzębski i Rogoziński Wilcza 1,

Potrzebny szofer z kaucją 300 zł., taxi Chmielna 100.

Apteczki dla automobilistów dostarcza Fabr. Chem.-Farm. „Sanator" w Bydgoszczy.

Szofer-ślusarz, trzeźwy, poszukuje posady prywatnej, może być na prowincji. Wiadomość: Praga, Grochów II ul. Krypska 20, m. 2.

Szofer-mechanik 19-letnia praktyka, wyższe techniczne wykształcenie, pierwszorzędne świadectwa i referencje, przyjmie posadę prywatną. tel. 228-55.

Szofer-mechanik poszukuje posady, ciężarowy lub osobowy, taksówki wyłączone, Orla 12, m. 20.

Szofer-mechanik, kawaler, inteligentny, trzeźwy, poszukuje posady prywatnej, osobowy lub ciężarowy. Poważne referencje. **Kopernika 24, m. 14. Gołębiowski.**

Samochód zatrzymał się przed dworcem głównym. Trzej panowie, jak wicher wpadli na stację.

Poszukiwania nie trwały długo. Elegancki pan i sprytny oszust w jednej osobie spożywał z całym spokojem befsztyk w restauracji kolejowej I klasy.

Komisarz policji, podszedł ku niemu.

— Czy pan Mac Kide?...

— We własnej osobie.

— Pan nabył dziś popołudniu samochód w zakładach „Essex", płacąc czekiem na P. K. O. następnie zaś sprzedał go pan za bezcen temu panu?

Mac Kide uśmiechnął się:

— Informacje pana są dobre. Tak, nabyłem dziś pięknego „Essexa" i mocno żałuję, że musiałem go sprzedać tak rychło. Miałem jednak powody, by nie jechać nim do Poznania i nie zatrzymywać go.

— Ale dlaczego sprzedał go pan tak tanio?

Indagowany zdawał się nie rozumieć.

— „Essex był moją własnością — rzekł powoli. — Moją własnością mogę, jak sądzę dowolnie rozporządzać.

— Niemniej sprawa nie jest jasna. Jest pan podejrzany o wystawienie czeku bez pokrycia. Bardzo mi przykro, panie Mac Kide, ale do wyjaśnienia sprawy muszę pana zatrzymać. Panie Mac Kide, pan jest aresztowany.

— Aresztowany?...

Mac Kide spojrzał na zegarek, poczem zaczął mówić, ze zwykłym sobie spokojem:

— To jakieś przykre nieporozumienie. Czek ma pokrycie, co do grosza. Po zakupieniu samochodu udałem się do hotelu, gdzie doręczono mi depeszę wzywającą mnie do Poznania w sprawach dla mnie ważnych. Nie miałem niestety przy sobie potrzebnej na wyjazd gotówki, zaproponowałem więc temu panu, przypadkowo w hallu hotelowym spotkanemu, kupno auta, na specjalnych warunkach. Sprawa jest prosta. Za dwadzieścia minut odchodzi „express" do Poznania. Jutro mam tam do załatwienia sprawy drobne, ale o ile nie będę w poniedziałek o 1.30 na giełdzie w Poznaniu stracę 300.000 złotych.

— Czy ma pan przy sobie otrzymaną depeszę?—zapytał komisarz policji.

— Niestety, zniszczyłem ją...

Komisarz ruszył ramionami.

— Pan pójdzie ze mną...

— Bardzo chętnie. Oznajmiam jednak, przy świadkach, że, gdy sprawa się wyjaśni wniosę skargę o odszkodowanie w sumie 300.000 zł., które stracę nie będąc w poniedziałek na giełdzie w Poznaniu.

Urzędnik policji uśmiechnął sie pod wąsem. Znał on dobrze groźby i sprytne wybiegi światowych oszustów.

*

Pan Mac Kide pozostał w Warszawie i w zaciszu policyjnego aresztu rozmyślał smętnie o zmienności losów ludzkich.

W poniedziałek rano jednak czek jego, posłany do P. K. O. został przyjęty i bez zastrzeżeń zrealizowany...

Skonsternowany dyrektor sprzedaży udał się natychmiast do komisarjatu policji.

Komisarz policji wysłuchał go z uwagą. Następnie pokiwał ze zdziwieniem głową i rzekł:

— To zagadkowa historja. Komunikowałem się telegraficznie z Scotland Yardem w Londynie i prefekturą policji w Paryżu. Mac Kide jest faktycznie oszustem. Odsiadywał już dwa lata w Darmoer za fałszerstwo biletów bankowych. W tej jednak sprawie jest tak w porządku, że muszę go natychmiast zwolnić. Nie mogę jednak oprzec się uczuciu, że kryje się w tem wszystkiem jakieś tęgie łajdactwo...

Mac Kide został zwolniony o g. 9.25 rano.

Przyjął wiadomość o zwolnieniu ze spokojem i zwrócił się do dyrektora sprzedaży „Essexa".

— A teraz przypominam panu, że, zgodnie z zapowiedzią, będę firmę „Essex" skarżył o 300.000 zł. odszkodowania. Mam świadków, że ostrzegałem pana.

Komisarz policji spojrzał z przerażeniem na dyrektora. A więc na tem polegał piekielnie sprytny plan oszusta. A więc aresztowanie było tylko na rękę jego zamiarom...

Ale dyrektor sprzedaży firmy „Essex", który również zrozumiał na czem oszust chciał wygrać, uśmiechnął się tylko i dobył zegarka:

— Pan twierdzi, że musi pan być dziś o 1.30 w Poznaniu?

— Nieodzownie, tracę inaczej 300.000 zł., które firma „Essex" musi mi zwrócić.

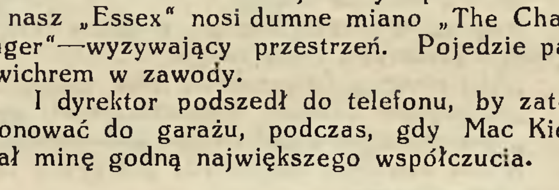
— Nic podobnego—odparł wesoło dyrektor. —Zrobimy co innego. Szkoda, że sprzedał pan swą maszynę tak tanio, zrobił pan bardzo zły interes. Zamiast 300.000 zł. daję panu nasz firmowy samochód i szofera do dyspozycji. Zdąży pan na czas.

— Jakto? Będę o 1.30 w Poznaniu?...

— Nawet wcześniej. Czyż pan nie wie, że nasz „Essex" nosi dumne miano „The Challenger"—wyzywający przestrzeń. Pojedzie pan z wichrem w zawody.

I dyrektor podszedł do telefonu, by zatelefonować do garażu, podczas, gdy Mac Kide miał minę godną największego współczucia.

— KONIEC —



Z komunikacji powietrznej.

Zarząd Polskich Linji Lotniczych „LOT" celem ułatwienia swej pracy nad doskonaleniem organizacji komunikacji powietrznej, do każdego biletu lotu załącza kwestjonarjusz z pytaniami, czy pasażer zadowolony jest z podróży i czy ma coś do zarzucenia organizacji, naszej komunikacji powietrznej.

Napływające odpowiedzi charaktyryzują wrażenia pasażerów:

Żona jednego z naszych Vice-Ministrów pisze:

„Jestem poprostu zachwycona i uważam, że „niema lepszej komunikacji nad powietrzną.

Jeden ze znanych u nas przemysłowców:

„Szalenie. Podróż samolotem jak w bajce; „samolot specjalnie dla ludzi interesu jest ide- „alnym środkiem lokomocji".

Inny znów przemysłowiec z katowickiego ciężkiego przemysłu metalowego:

„Mój pierwszy lot przekonał mnie całkowicie „iż jedynym środkiem komunikacyjnym, god- „nym człowieka współczesnego jest samolot".

A oto dowcipna odpowiedź jednego z naszych dziennikarzy:

„Nie wyobrażam sobie, aby ktoś — nie mu- „sząc — chciał posługiwać się innym środkiem „komunikacyjnym, aniżeli samolotem. Gdyby „LOT" założył linje między redakcją a mie- „szkaniem, wykupiłbym roczny bilet".

Nauczyciel szkół powszechnych tak charaktyryzuje swój pierwszy lot:

„Pragnąłem poznać wrażenia, których doznaje „się na samolocie, lecz nigdy nie przypusz- „czałem, iż wrażenia te będą tak silne i tak „przyjemne. Nasłuchałem się różnych opo- „wiadań i stwierdziłem, że o jakichkolwiek „przykrych wrażeniach nie może być mowy, i „od chwili wystartowania aż do lądowania by- „łem lotem zachwycony".

Żona wymienionego dodaje:

„Marzenia moje ziściły się. Po przykrych ka- „tastrofach, których doznałam na autobusie „między Błędowem a Warszawą i na kolejce „grójeckiej, zapragnęłam — o czem marzyłam „oddawna — polecieć samolotem. Wrażeń, któ- „rych doznałam w czasie lotu, nie jestem „w stanie opisać — dwie godziny lotu „były jedną wielką przyjemnością. Środki „materjalne nie pozwalają mi częstego używania „samolotu, lecz pragnęłabym, aby głos mój sły- „szany — przez szeroki ogół i aby ten ogół za- „miast tylu innych może wrogich i szkodzących „zdrowiu rozrywek, używał przejażdżki samolo- „tem. Pierwszem marzeniem naszem (z mężem) „jest, aby w przyszłe wakacje polecieć do Gdyni.

A taką znów odpowiedź dał jeden z naszych wybitnych sportsmanów:

„W Warszawie byłem o 10 godzin wcześniej „niż bym był koleją, przyczem przybyłem na „zawody bez zmęczenia, zupełnie wypoczęty.

Znany fabrykant z Krakowa pisze:

„Z podróży byłem bardzo zadowolony. Ja- „dąc poraz pierwszy samolotem, miałem pew- „ne skrupuły, czy ludzie w moim wieku—mam „lat 64 — mogą korzystać z komunikacji lot- „niczej. Próbny lot przekonał mnie, iż pod- „róż jest przyjemna i wygodna.

„Organizacja cała funkcjonuje bez zarzutu, na „każdym kroku widoczna dbałość o wygodę „pasażera".

Niektórzy pasażerowie jednak stawiają zarzuty:

„Nie jestem zadowolony, gdyż bilety zama- „wiać trzeba już kilka dni przed zamierzonym „lotem ze względu na znaczną frekwencję".

„Brak połączeń z Wilnem, Zakopanem, i in- „nemi miastami, do których często podróżuję. „i t. d. i t. d."

Charakterystycznem jednak jest, iż na setki reklamacji, które otrzymuje Zarząd Polskich Linji Lotniczych „LOT" nie wpłynęła ani jedna, w której pasażer skarżyłby się na podróż powietrzną i wyrażał z niej swe niezadowolenie.



UPOWAŻNIONY ODDZIAŁ „AUTOLOTU" NA GÓRNY ŚLĄSK—KATOWICE, DRZYMAŁY 1, PRZY SEKRETARJACIE GEN. POL. ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o o.